



Europäisches  
Patentamt

European  
Patent Office

Office européen  
des brevets

Bescheinigung

Certificate

Attestation

Die angehefteten Unterla-  
gen stimmen mit der  
ursprünglich eingereichten  
Fassung der auf dem näch-  
sten Blatt bezeichneten  
europäischen Patentanmel-  
dung überein.

The attached documents  
are exact copies of the  
European patent application  
described on the following  
page, as originally filed.

Les documents fixés à  
cette attestation sont  
conformes à la version  
initialement déposée de  
la demande de brevet  
européen spécifiée à la  
page suivante.

11000 U.S. PTO  
09/808591  
03/14/01

Patentanmeldung Nr. Patent application No. Demande de brevet n°

00105702.5

Der Präsident des Europäischen Patentamts:  
Im Auftrag

For the President of the European Patent Office

Le Président de l'Office européen des brevets  
p.o.

I.L.C. HATTEN-HECKMAN



Europäisches  
Patentamt

European  
Patent Office

Office européen  
des brevets

**Blatt 2 der Bescheinigung**  
**Sheet 2 of the certificate**  
**Page 2 de l'attestation**

Anmeldung Nr.:  
Application no.:  
Demande n°: 00105702.5

Anmeldetag:  
Date of filing:  
Date de dépôt: 17/03/00 ✓

Anmelder:  
Applicant(s):  
Demandeur(s):  
Festo AG & Co  
73734 Esslingen  
GERMANY

Bezeichnung der Erfindung:  
Title of the invention:  
Titre de l'invention:  
Elektrodynamischer Lineardirektantrieb

In Anspruch genommene Priorität(en) / Priority(ies) claimed / Priorité(s) revendiquée(s)

Staat:	Tag:	Aktenzeichen:
State:	Date:	File no.
Pays:	Date:	Numéro de dépôt:

Internationale Patentklassifikation:  
International Patent classification:  
Classification internationale des brevets:  
H02K41/03

Am Anmeldetag benannte Vertragsstaaten:  
Contracting states designated at date of filing: AT/BE/CH/CY/DE/DK/ES/FI/FR/GB/GR/IE/IT/LI/LU/MC/NL/PT/SE/UK  
Etats contractants désignés lors du dépôt:

Bemerkungen:  
Remarks:  
Remarques:

P 19142/EP

16.03.2000 - rets

FESTO AG & Co, 73734 EsslingenElektrodynamischer Lineardirektantrieb

Die Erfindung betrifft einen elektrodynamischen Linear-direktantrieb mit einem aus mehreren, nebeneinander angeordneten Spulen bestehenden Antriebspulensystem, das von einer getakteten Erregerspannung beaufschlagbar ist, und mit mehreren, nebeneinander angeordneten Permanentmagneten, wobei Mittel zur Relativverschiebung der Permanentmagnete einerseits und des Antriebspulensystems andererseits vorgesehen sind.

Bei einem derartigen, aus der DE 197 48 647 A1 bekannten Lineardirektantrieb sind die Spulen an der Innenseite eines ferromagnetischen Rohrs angeordnet, während die Permanentmagnete innerhalb des Antriebspulensystems bewegbar sind. Vor allem bei langgestreckten Anordnungen führt dies zu nicht unerheblichen Lagerproblemen der innerhalb der Spulen bewegbaren Permanentmagnete, und ein Kraftübertragungselement muß an den Magneten fixiert werden.

Eine Aufgabe der vorliegenden Erfindung besteht somit darin, einen elektrodynamischen Linearantrieb zu schaffen, bei dem auch bei sehr langgestreckten Ausführungen eine einfach zu realisierende und sichere Lagerung des Läufers möglich ist.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst.

Das das Antriebspulensystem umgreifende und haltende ferromagnetische Rohr hat eine Mehrfachfunktion und dient

zum einen als Führungselement für den Läufer und zum anderen als magnetisches Rückschlußglied zur magnetischen Feldführung. Ein solches ferromagnetisches Rohr kann leicht an der Außenseite durch Längsführungslager längsverschiebbar sicher und exakt geführt werden, während das Antriebsspulensystem im Inneren des Rohrs bzw. der Permanentmagnete ortsfest fixiert werden kann.

Durch die in den Unteransprüchen aufgeführten Maßnahmen sind vorteilhafte Weiterbildungen und Verbesserungen des im Anspruch 1 angegebenen Lineardirektantriebs möglich.

Das Rohr ist in vorteilhafter Weise in einem Längskanal eines Gehäuses verschiebbar gelagert, wobei das Antriebsspulensystem in diesen Längskanal von einer Seite her hineinragt. Hierdurch sind Lineardirektantriebe mit sehr geringen Gehäusequerschnitten und großer Längserstreckung realisierbar.

Um die zentrische Position des Antriebsspulensystems im ferromagnetischen Rohr bei relativ kleinen Abständen zu den Permanentmagneten realisieren zu können, erstreckt sich ein nicht-ferromagnetisches Führungsrohr entlang der radialen Innenflächen der Permanentmagnete, wobei zusätzlich am langgestreckten Kern wenigstens ein Abstützelement angeordnet ist, das entlang der Innenfläche des Führungsrohrs gleitet oder abrollt.

Die radial magnetisierten Permanentmagnete umgreifen das Antriebsspulensystem und sind insbesondere aus radial oder diametral magnetisierten Segmentmagneten oder Magnetschalen aufgebaut.

Das Führungsrohr und die Permanentmagnete können einen runden, ovalähnlichen oder prismatischen Querschnitt besitzen, wobei alle nicht-runden Querschnitte gleichzeitig

17.03.2000

FR 11 14:28

MAGEN

ER &amp; PART

EPC00105702.5

FAX: +49

3160300

eine Verdrehsicherheit gewährleisten.

Eine besonders kompakte und leicht handhabbare Anordnung wird dadurch erreicht, daß im Gehäuse eine Regel- und/oder Steuer- und/oder Leistungselektronik zur elektrischen Beaufschlagung des Antriebsspulensystems und/oder eine elektrisch betätigbare Feststelleinrichtung für den Läufer integriert ist.

Das zylindrisch gewickelte Antriebsspulensystem kann ein- oder mehrsträngig ausgebildet sein, wobei bei mehreren Spulensträngen diese in ihrem Wickelsinn jeweils alternierend in axialer Richtung auf dem Kern aufgebracht sind. Die Spulenbreite einer Spule entspricht dabei der Breite eines Permanentmagneten geteilt durch die Spulenstrangzahl.

Bei einem mehrsträngigen Antriebsspulensystem ist zweckmäßigerweise eine elektronische oder mechanische Kommutierung der Spulenstränge entsprechend ihrer jeweiligen Lage zu den Permanentmagneten des Läufers vorgesehen.

Zur Bestimmung der Läuferposition ist im Gehäuse ein Wegmeßsystem integriert, wobei vorzugsweise das Antriebsspulensystem als Wegmeßsystem ausgebildet ist.

In einer bevorzugten Ausgestaltung eines solchen integrierten Wegmeßsystems ist das Antriebsspulensystem als Differentialdrosselsystem geschaltet, in dem durch Bereiche mit unterschiedlicher magnetischer Sättigung im Eisen des Kerns, bewirkt durch die Magnete des Läufers, Induktivitätsänderungen hervorgerufen und durch die Bewegung des Läufers entsprechend verschoben werden, wobei eine die Induktivitätsverhältnisse der Teilinduktivitäten des Differentialdrosselsystems erfassende und daraus die Position

bestimmende Auswerteeinrichtung vorgesehen ist. Ein solches integriertes Wegmeßsystem ist von eigenständiger erfinderischer Bedeutung und auch für andere Lineardirektantriebe einsetzbar, bei denen eine Permanentmagnetanordnung relativ zum Antriebsspulensystem verschiebbar ist und das Antriebsspulensystem aus an einem ferromagnetischen Kern aufgereihten Spulen besteht.

Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert. Es zeigen:

- Fig. 1 eine schematische schnittartige Gesamtdarstellung eines elektrodynamischen Lineardirektantriebs als Ausführungsbeispiel der Erfindung,
- Fig. 2 eine ähnliche Anordnung in einer Teildarstellung, bei der die axiale Länge des Antriebsspulensystems die der Permanentmagnetanordnung übersteigt,
- Fig. 3 eine Darstellung zur Erläuterung der Verschaltung der Teilspulen des Antriebsspulensystems,
- Fig. 4 eine an sich bekannte Auswerteschaltung für ein als Differentialdrosselsystem ausgebildetes Wegmeßsystem und
- Fig. 5 ein Signaldiagramm zur Erläuterung der Wirkungsweise.

Bei dem in Fig. 1 dargestellten Ausführungsbeispiel eines elektrodynamischen Lineardirektantriebs enthält ein Gehäuse 10 eine Sackbohrung, in der ein ferromagnetisches Rohr 11 mittels Lagerkassetten 12 längsverschiebbar geführt ist. Die Lagerkassetten 12 greifen an der Außenfläche des Rohrs 11 an und sind als Gleit- oder Rollenanordnungen ausgebildet. Sie greifen in nicht näher dargestellte Längsnuten des ferromagnetischen Rohrs 11 ein,

um eine Verdrehsicherheit zu erzielen. Alternativ hierzu könnte das ferromagnetische Rohr 11 anstelle eines runden Querschnittes auch einen ovalähnlichen oder prismatischen Querschnitt aufweisen, der von sich aus bereits eine Verdrehsicherheit gewährleistet.

In dem als Führungsrohr ausgebildeten Rohr 11 sind radial oder diametral magnetisierte, aus diametral oder radial magnetisierten Segmentmagneten bzw. Magnetschalen aufgebaute Permanentmagnetringe, im folgenden als Magnete 13 bezeichnet, so angeordnet und an der Innenfläche des Rohrs 11 fixiert, daß in axialer Richtung eine alternierende Feldfolge mit radialer Felddausrichtung entsteht. Das beispielsweise als Stahlrohr ausgebildete Rohr 11 stellt den Läufer des Lineardirektantriebs dar und dient zur Aufnahme der Magnete 13, als magnetischer Rückschluß zur magnetischen Feldführung und als Führungsrohr.

Der innerhalb des Läufers angeordnete Stator besteht im wesentlichen aus einem ferromagnetischen Kern 14, der als Stahl- oder Eisenkern in Form von Rundmaterial oder Rundrohr ausgebildet sein kann, auf dem ein zylindrisch gewickeltes Antriebsspulensystem 15 aufgebracht ist. Der mit dem Antriebsspulensystem 15 versehene Kern 14 ist dabei an einem Ende an der Innenseite des Gehäuses 10 fixiert und ragt in die Sackbohrung bzw. das ferromagnetische Rohr 11 von der Innenseite des Gehäuses 10 aus hinein. Die Innenseite der Magnete 13 ist mit einem nicht-magnetischen, dünnwandigen Rohr 16 versehen bzw. verkleidet, dessen Innenfläche als Gleitfläche für ein Abstützelement 17 dient, das am freien Ende des Kerns 14 montiert ist und selbst als Gleit- oder Rollenlager ausgebildet ist. Mittels dieses Abstützelements 17 werden der Kern 14 und das Antriebsspulensystem 15 sicher innerhalb der Magnete 13 bei möglichen kleinen Spalten geführt.

Falls das ferromagnetische Rohr 11 einen nicht-runden Querschnitt besitzt, so sind die darin enthaltenen Komponenten selbstverständlich entsprechend geformt.

Das aus dem Gehäuse 10 herausragende Ende des Läufers bzw. Rohrs 11 ist stirnseitig über ein Verbindungselement 18 mit einer Stange 19 verbunden, die parallel zum Rohr 11 in eine Bohrung des Gehäuses 10 hineinragt und in dieser geführt ist. Diese Stange 19 verläuft durch eine Feststell-einrichtung 20, mit deren Hilfe die jeweilige Position des Läufers beispielsweise elektrisch fixiert werden kann. Derartige Feststelleinrichtungen 20 sind in vielen Variationen bekannt, so daß eine nähere Beschreibung entfallen kann. Weiterhin bildet diese Stange 19 und/oder das Rohr 11 direkt in Verbindung mit einer parallel dazu verlaufenden Sensoreinrichtung 21 ein Wegmeßsystem zur Erfassung der jeweiligen Position des Läufers. Wie später noch näher erläutert wird, können die Sensoreinrichtung 21 und das entsprechende Wegmeßsystem auch entfallen, indem das Antriebsspulensystem 15 als Differentialdrosselsystem geschaltet zusätzlich als Wegmeßsystem dient.

Im Gehäuse 10 sind weiterhin eine Leistungselektronik 22 und eine Steuer- und/oder Regelelektronik 23 integriert. Die elektrischen Komponenten sind dabei mittels Leitungen untereinander verbunden, wobei insbesondere das Antriebs-spulensystem 15 mittels einer Leitung 24 mit der Leistungselektronik 22 verbunden ist.

Das Antriebsspulensystem 15 kann ein- oder mehrsträngig aufgebaut sein, wobei die entsprechenden Spulenstränge in ihrem Wickelsinn jeweils alternierend in axialer Richtung aufgebracht sind. Die Spulenbreite muß in Abhängigkeit der Breite der verwendeten Magnete 13 in der Teilung der Spulenstranganzahl ausgelegt werden. Dies bedeutet, daß



bei dem im Ausführungsbeispiel dargestellten zweisträngigen Antriebsspulensystem 15 die Spulenbreite einer Teilspule der halben Breite eines Magneten 13 entspricht. Bei der Verwendung von mehrsträngigen Spulensystemen ist eine Kommutierung der Spulenstränge entsprechend ihrer Lage zu den Magneten 13 des Läufers notwendig. Eine solche an sich bekannte Kommutierung ist nicht näher dargestellt und kann elektronisch oder mechanisch erfolgen.

Die Länge des Antriebsspulensystems 15 im Verhältnis zur Länge des permanentmagnetisch erregten Läufers ist vom Verwendungszweck abhängig. Gemäß Fig. 1 ist das Antriebsspulensystem 15 kürzer als die Gesamtzahl der Magnete 13 der Permanentmagnetanordnung. Hierdurch wird das Antriebsspulensystem optimal ausgenutzt, und ein Teil des permanentmagnetischen Läufers wird temporär nicht genutzt. Durch die optimale Ausnutzung des Antriebsspulensystems wird ein günstigerer Wirkungsgrad erreicht, allerdings steigt dabei die Masse des Läufers.

In Fig. 2 ist in einer vergrößerten Teildarstellung lediglich eines Stators und eines Läufers der andere Fall dargestellt, das heißt, das dort dargestellte Antriebsspulensystem 25 ist länger als die aus vier Magneten 26 bestehende Permanentmagnetanordnung, also länger als der entsprechende Läufer. Entsprechend verkürzt sich ein die Magnete 26 aufnehmendes ferromagnetisches Rohr 27 und ein inneres nicht-magnetisches, dünnwandiges Rohr 28. Bei dieser Anordnung läßt sich das Magnetvolumen bestmöglich ausnutzen, wobei dann die teilweise ungenutzten Spulenbereiche unnötige Wärme erzeugen. Dagegen wird die Läufermasse bei einer solchen Anordnung reduziert, was die dynamischen Eigenschaften verbessert. In Fig. 2 sind die magnetischen Feldlinien schematisch durch strichpunktierte Linien und der Wicklungssinn der Teilspulen des Antriebs-

spulensystems 15 durch übliche Symbole gekennzeichnet.

Als Versorgung des in Fig. 1 dargestellten elektrodynamischen Lineardirektantriebs werden lediglich eine nicht dargestellte Stromversorgungsverbindung und eine Steuerverbindung zu einer externen Zentrale benötigt, zum Beispiel ein Feldbus oder Binärbus. Alle Initialisierungs- und Regelvorgänge werden von der integrierten Elektronik übernommen, was die Einheit sehr leicht handhabbar macht und den Verdrahtungsaufwand minimiert.

Die Funktionsweise der integrierten Wegmessung beruht nicht wie bei dem eingangs angegebenen Stand der Technik auf der Messung von beweglichen hochpermeablen Kernen in Differentialdrosselsystemen, sondern auf der Vermessung von durch Sättigungserscheinungen im Kern hervorgerufenen Induktivitätsänderungen, welche durch die Bewegung des infolge der Magnete 13 permanentmagnetischen Läufers verschoben werden und so zu Induktivitätsänderungen über dem Weg führen, die dann beispielsweise durch das aus dem eingangs angegebenen Stand der Technik bekannte Verfahren erfaßt werden können.

In Fig. 2 ist der prinzipielle Feldverlauf des Linearantriebs mit allen wichtigen Komponenten dargestellt. Auf Grund der Feldführung durch den Kern 14 ergeben sich unterschiedlich starke Induktionsverläufe. Diese lassen sich in Bereiche mit schwacher Induktion, das heißt auch schwacher magnetischer Sättigung im Eisen, und Bereiche mit starker Induktion, das heißt starker magnetischer Sättigung im Eisen, unterteilen. Aus dem Zusammenhang der Induktion mit der bekannten BH-Magnetisierungslinie des verwendeten Eisenwerkstoffes ( $B$  = Induktion;  $H$  = Feldstärke), die sich auch in einer  $\mu B$ -Kennlinie darstellen läßt, ergibt sich ein bestimmter Permeabilitätsverlauf ( $\mu$ ) im Eisenkern in axialer Richtung. 9

17.03.2009

(FRI) 14:30

MAGNETER &amp; PART

EP00105702.5

FAX: +49

1 3160300

Dieser Permeabilitätsverlauf ist verknüpft mit den Permanentmagneten des Läufers und damit auch mit der Läuferposition. Elektrisch läßt sich diesere Permeabilitätsverlauf für die Positionserfassung über die Spuleninduktivität des Antriebsspulensystems 25 nutzen. Die Spuleninduktivität ist vom magnetischen Widerstand und der Windungszahl abhängig. Der magnetische Widerstand wiederum ist neben dem Materialvolumen oder der Fläche und der magnetischen Länge der Feldsegmente (beim Ausführungsbeispiel konstant) von der Permeabilität abhängig.

Um das Prinzip der integrierten Wegmessung nun nutzen zu können, muß das Antriebsspulensystem 25 bzw. 15 so gestaltet werden, daß ein Differentialdrosselsystem entsteht. Dies ist in Fig. 3 anhand von zwei Teilspulen 29, 30 des beim Ausführungsbeispiel verwendeten Antriebsspulensystems 25 bzw. 15 erläutert. Bei diesem zweisträngigen Spulensystem, bei dem in axialer Richtung jede zweite Teilspule 29, 30 in Serie geschaltet einen Strang ergibt, werden diese Teilspulen 29, 30 nochmals in Spulenbereiche 29a bzw. 29b und 30a bzw. 30b unterteilt und so gewickelt, daß sich ein zweigeteilter Strang ergibt, in dem jeder erste Teilbereich 29a einer Teilspule 29 mit jedem weiteren ersten Spulenbereich 30a einer Teilspule 30 desselben Stranges in Serie zu einem Halbstrang (dem Hinstrang) geschaltet ist und jeder zweite Spulenbereich 29b, 30b der Teilspule 29,30 ebenfalls in Serie zu einem zweiten Halbstrang (dem Rückstrang) verschaltet sind. Die Verbindungsstelle zwischen Hin- und Rückstrang wird als Mittelanzapfung 31 zwischen den Endanschlüssen 32, 33 ebenfalls herausgeführt.

Mit jedem weiteren Strang wird in seiner Verschaltung ebenso verfahren. Da nun der wechselnde Permeabilitätsverlauf in den jeweiligen Spulen eines Halbstranges geo-

metrisch versetzt bei Bewegung des Läufers durchfahren wird, ergeben sich in den jeweiligen Teilsträngen, die durch die Serienschaltung als jeweils eine Induktivität betrachtet werden können, sinusartige Induktivitätsverläufe, die zueinander entsprechend dem Abstand der Teilspulen versetzt sind. Durch die spezielle Spulenverschaltung der Halbstränge ergibt sich nun ein Differentialdrosselsystem gemäß Fig. 4, das aus den beiden Teilinduktivitäten  $L_1$  und  $L_2$  besteht, bei dem sich nun aber gegenüber dem Stand der Technik kein Kern bewegt. In diesem Differentialdrosselsystem läßt sich nun mittels des in Fig. 4 dargestellten und aus dem eingangs angegebenen Stand der Technik bekannten Induktivitätsmeßverfahrens das Verhältnis der beiden Teilinduktivitäten  $L_1$  und  $L_2$  der Halbstränge eines Vollstranges bestimmen.

Trägt man nun die Induktivitätsverhältnisse beider Vollstränge über dem Weg auf, so ergeben sich die in Fig. 5 ersichtlichen Signalverläufe. Die echte Sinus-Kurve entspricht idealisiert dem Induktionsverlauf im Eisenkern (linke Skala), und die unsymmetrische Kurven entsprechen den berechneten Induktivitätsverhältnissen in den beiden Strängen der Motorwicklungen beim Durchfahren des Läufers, die das zu verarbeitende Wegsignal darstellen (rechte Skala). Diese Kurven sind unsymmetrisch, da die Magnetisierungskennlinien der verwendeten Materialien nicht-linear sind. Die Wegmessung erfolgt nun zum einen durch Auszählen der jeweiligen Perioden und Interpolation der analogen Zwischenwerte, so daß sich ein relativ messendes Wegmeßsystem mit einer absoluten Weginterpolation in den jeweiligen Segmenten ergibt.

Zur Erfassung der Positionswerte aus den Signalverläufen dient die in Fig. 4 dargestellte, an sich bekannte Schaltung. Wie bereits ausgeführt, sind die beiden Halb-

stränge 34, 35 des Vollstranges des Antriebsspulensystems 25 bzw. 15 in Reihe geschaltet. Die Ansteuerung erfolgt durch eine pulsweitenmodulierte Rechteckspannung  $U_{PWM}$ , die in einem als Mikroprozessor ausgebildeten Positions- oder Bahnregler 36 erzeugt und über eine Treiberstufe 37 an die Halbstränge 34, 35 angelegt wird.

Zur Messung der Induktivitätsänderung werden die über den Halbsträngen 34, 35 abfallenden Spannungen  $U_{m1}$  und  $U_{m2}$  getrennt über jeweils einen Meßverstärker 38, 39 entkoppelt und im Signalpegel an die nachfolgende elektronische Auswerteschaltung angepaßt. An den Ausgängen der Meßverstärker 38, 39 liegen somit die Abbildungen der Teilspannungen über den Halbsträngen 34, 35 an. Durch eine elektronische Differenzierung in den nachgeschalteten Differenzierungsstufen 40, 41 der Spannungssignale am Ausgang der Meßverstärker 38, 39 jeweils kurz nach dem Umschalten des pulsweitenmodulierten Stellsignals läßt sich das Induktivitätsverhältnis beider Halbstränge 34, 35 getaktet mit der Pulsfrequenz bestimmen. Durch Subtraktion der Steigungswerte der Spannungen beider Halbstränge 34, 35 mittels einer Subtraktionsstufe 42 läßt sich die Genauigkeit der Erfassung des Induktivitätsverhältnisses durch Eliminieren von Gleichspannungsstörungen steigern. Wird die Erfassung des Induktivitätsverhältnisses immer zum selben Zeitpunkt nach dem Umschalten des Stellsignals durchgeführt und im Ausführungsbeispiel in einem "Sample-and-Hold"-Glied 43, 44 zwischengespeichert, ergibt sich am Ausgang der Subtraktionsstufe 42 somit ein wegabhängiges, quasi-kontinuierliches Gleichspannungssignal. Dieses Signal ist in weiten Bereichen linear von der Läuferposition abhängig, entspricht also dem jeweiligen Positions-Istwert  $x_{ist}$  des Läufers.

Das am Ausgang der Subtraktionsstufe 42 liegende Signal

17.08.2000 (FRI) 14:31

MAGEN

R &amp; PARTN

EP00105702.5

FAX: +49

3160300

$x_{ist}$  wird nun zur Regelung eingesetzt, indem man dieses Signal mit einem vorgegebenen Positions-Sollwert  $x_{soll}$  koppelt und daraus die Regeldifferenz bildet. Dies erfolgt im Positions- oder Bahnregler 36. Damit kann mittels der beschriebenen Anordnung sowohl die Stellbewegung realisiert als auch ein Wegsignal erzeugt werden.

Das beschriebene integrierte Wegmeßsystem ist nicht nur für elektrodynamische Lineardirektantriebe gemäß den Ausführungsbeispielen einsetzbar, sondern kann auch für andere elektrodynamische Lineardirektantriebe eingesetzt werden, die in der Konstruktion von den Ausführungsbeispielen abweichen.

Ansprüche

1. Elektrodynamischer Lineardirektantrieb mit einem aus mehreren, nebeneinander an einem ferromagnetischen, langgestreckten Kern (14) aufgereihten Spulen bestehenden Antriebsspulensystem (15; 25), das von einer getakteten Erregerspannung beaufschlagbar ist, und mit einem das Antriebsspulensystem (15; 25) umgreifenden ferromagnetischen Rohr (11; 27), an dessen Innenseite mehrere Permanentmagnete (13; 26) in der Längsrichtung des Rohrs (11; 27) nebeneinander aufgereiht sind, wobei der mit dem Antriebsspulensystem (15; 25) versehene Kern (14) als Stator und das mit den Permanentmagneten (13; 26) versehene Rohr (11; 27) als Läufer ausgebildet ist.
2. Lineardirektantrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Rohr (11; 27) in einem Längskanal eines Gehäuses (10) verschiebbar gelagert ist, wobei das Antriebsspulensystem (15; 25) in diesen Längskanal von einer Seite her hineinragt.
3. Lineardirektantrieb nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß ein sich entlang der radialen Innenflächen der Permanentmagnete (13; 26) erstreckendes, nicht-ferromagnetisches Führungsrohr (16; 28) vorgesehen ist, und daß am langgestreckten Kern (14) wenigstens ein Abstützelement (17) angeordnet ist, das entlang der Innenfläche des Führungsrohrs (16; 28) bei der Bewegung des Läufers gleitet oder abrollt.
4. Lineardirektantrieb nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die radial magnetisierten Permanentmagnete (13; 26) das Antriebs-

spulensystem (15; 25) umgreifen und insbesondere aus radial oder diametral magnetisierten Segmentmagneten oder Magnetschalen aufgebaut sind.

5. Lineardirektantrieb nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Führungsrohr (11; 27) und die Permanentmagnete (13; 26) einen runden, ovalähnlichen oder prismatischen Querschnitt besitzen.

6. Lineardirektantrieb nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß im Gehäuse (10) eine Regel- und/oder Steuer- und/oder Leistungselektronik (22, 23) zur elektrischen Beaufschlagung des Antriebsspulensystems (15; 25) integriert ist und/oder daß eine elektrisch betätigbare Feststelleinrichtung (20) für den Läufer im Gehäuse (10) angeordnet ist.

7. Lineardirektantrieb nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das zylindrisch gewickelte Antriebsspulensystem (15; 25) ein- oder mehrsträngig ausgebildet ist, wobei bei mehreren Spulensträngen diese in ihrem Wickelsinn jeweils alternierend in axialer Richtung auf dem Kern aufgebracht sind.

8. Lineardirektantrieb nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Spulenbreite einer Spule des Antriebsspulensystems (15; 25) der Breite eines Permanentmagneten (13) geteilt durch die Spulenstrangzahl entspricht.

9. Lineardirektantrieb nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß bei einem mehrsträngigen Antriebsspulensystem (15; 25) eine elektronische oder mechanische Kommutierung der Spulenstränge entsprechend ihrer jeweiligen Lage zu den Permanentmagneten (13) des Läufers vorgesehen ist.



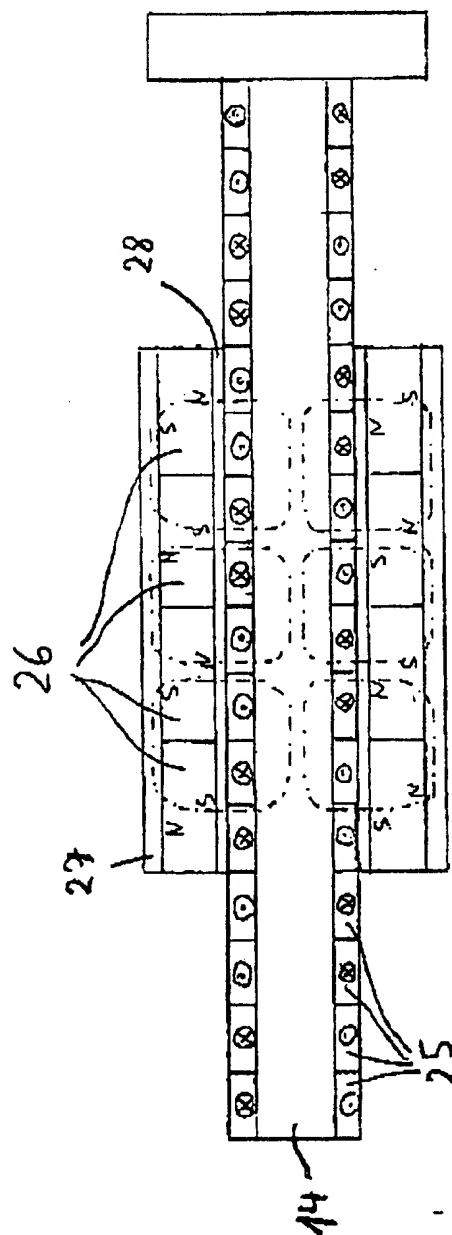
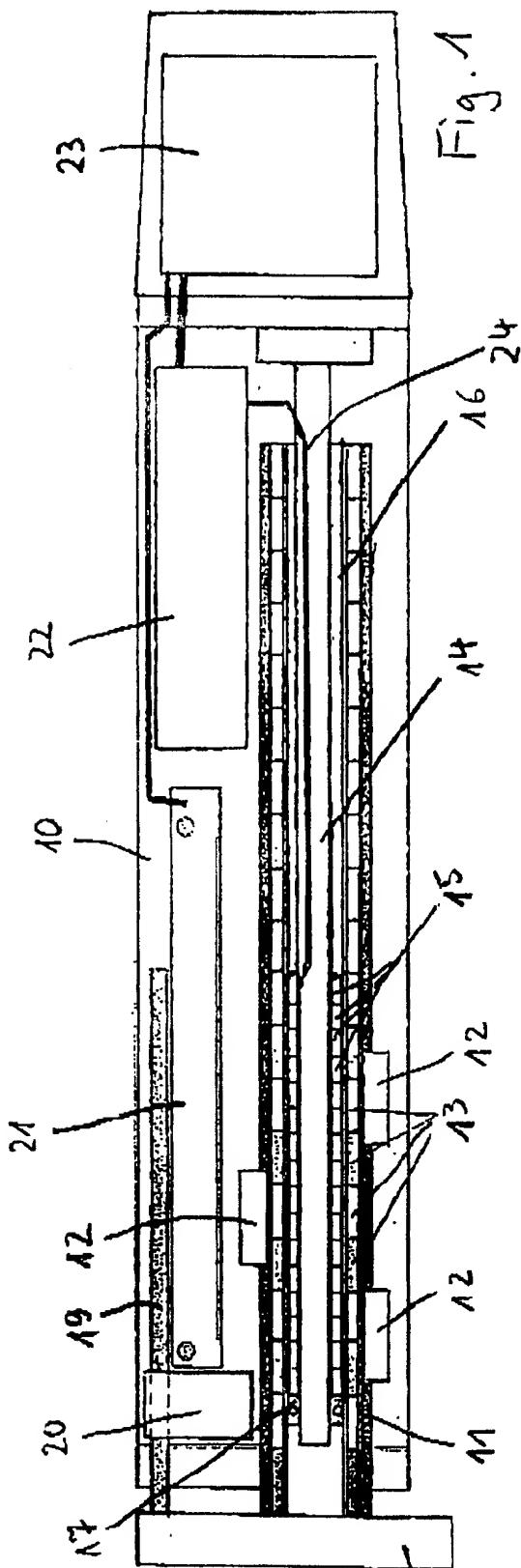
10. Lineardirektantrieb nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß im Gehäuse (10) ein Wegmeßsystem (21) zur Bestimmung der Läuferposition integriert ist, wobei insbesondere das Antriebs-  
spulensystem (15; 25) als Wegmeßsystem ausgebildet ist.

11. Elektrodymanischer Linearantrieb mit einem aus mehreren, nebeneinander an einem ferromagnetischen Kern (14) aufgereihten Spulen bestehenden Antriebs-  
spulensystem (15; 25), das von einer getakteten Erregerspannung beaufschlagbar ist, und mit einer als Läufer ausgebildeten, aus mehreren, in einer Längsrichtung nebeneinander angeordneten Permanentmagneten (13; 26) bestehenden Permanentmagnetanordnung, die relativ zum Antriebs-  
spulensystem (15; 25) verschiebbar ist, wobei das Antriebs-  
spulensystem (15; 25) auch Bestandteil eines Wegmeßsystems für den Läufer ist, insbesondere nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß das Antriebs-  
spulensystem (15; 25) als Differentialdrosselsystem (34, 35) geschaltet ist, indem durch Bereiche mit unterschiedlicher Eisensättigung im Kern (14), bewirkt durch die Permanentmagnete (13; 26) des Läufers, Induktivitätsänderungen hervorgerufen und durch die Bewegung des Läufers entsprechend verschoben werden, und daß eine die Induktivitätsverhältnisse der Teilinduktivitäten ( $L_1$ ,  $L_2$ ) des Differentialdrosselsystems (34, 35) erfassende und daraus die Läuferposition bestimmende Auswerteeinrichtung (36 - 44) vorgesehen ist.

Zusammenfassung

Es wird ein elektrodynamischer Lineardirektantrieb mit einem aus mehreren nebeneinander an einem ferromagnetischen, langgestreckten Kern (14) aufgereihten Spulen bestehenden Antriebsspulensystem (15) vorgeschlagen, das von einer getakteten Erregerspannung beaufschlagbar ist. Das Antriebsspulensystem (15) wird von einem ferromagnetischen Rohr (11) umgriffen, an dessen Innenseite mehrere Permanentmagnete (13) in der Längsrichtung des Rohrs (11) nebeneinander aufgereiht sind. Der mit dem Antriebsspulensystem (15) versehene Kern (14) ist als Stator und das mit dem Permanentmagneten (13) versehene Rohr (11) als Läufer ausgebildet. Bei dieser Anordnung dient das ferromagnetische Rohr in vorteilhafter Weise als Führungsrohr, als magnetisches Rückschlußglied und als Halterung für die Permanentmagnete, wobei durch die Möglichkeit einer einfachen und exakten Längsführung des Rohrs (11) langgestreckte Ausführungen mit geringem Querschnitt realisierbar sind.

(Figur 1)



10.07.2010

(FRI) 14:33

MAGENBÄUER & PARTNER

FAX: +49 711 3160300

